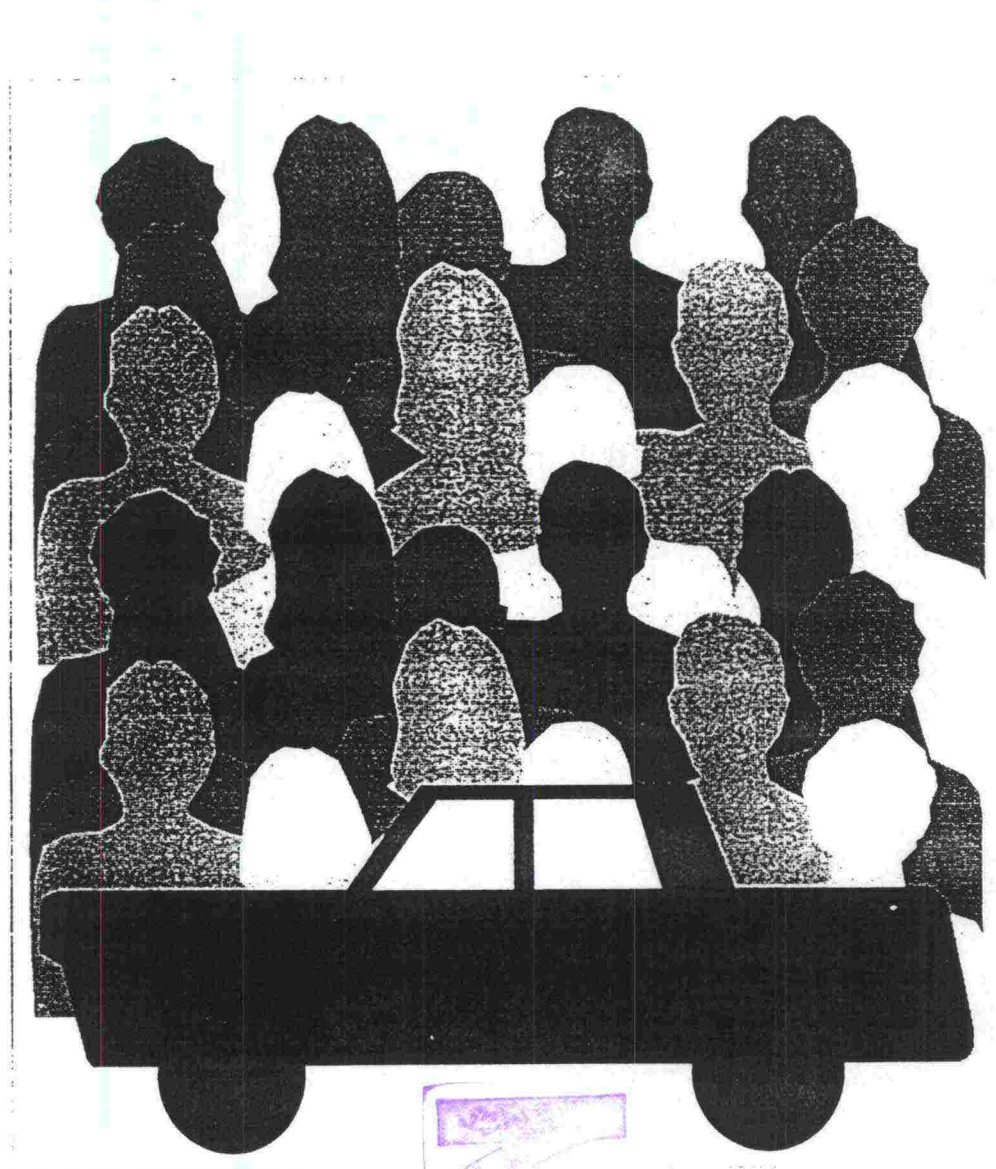


980193

Tuula Toivio, Ari Vienola, Pekka Väyrynen:

Sijaisautotoiminta

Tutkimus saksalaisen Statt-auto -mallin
soveltuvuudesta Suomen olosuhteisiin



Kansainvälisen kaupan opiskelijayhdistys ry
The Student Association of International Trade

08 TIEL/SIJ

221082

Kansainvälisen kaupan opiskelijayhdistys ry
The Student Association of International Trade

Tuula Toivio, Ari Vienola, Pekka Väyrynen:

Sijaisautotoiminta

**Tutkimus saksalaisen Statt-Auto -mallin
soveltuvuudesta Suomen olosuhteisiin**

Helsinki 1995

08 TIEF/217

ALKUSANAT

Tämä julkaisu perustuu Kansainvälisen Kaupan opiskelijayhdistykselle toimeksiannettuun sijaisautotutkimukseen, jonka kolmen korkeakouluopiskelijan ryhmä (Ari Vienola, tekn.yo., Pekka Väyrynen, tekn.yo. ja Tuula Toivio, valt.yo.) suoritti vuoden 1994 aikana.

Tutkimusta rahoittivat Liikenneministeriö, Pääkaupunkiseudun ympäristö- ja yhteistyövaltuuskunta (YTV), Ympäristöministeriö ja Tielaitos, joka myös kustansi tämän julkaisun. Ilman tätä tukea projektin toteuttaminen ei olisi ollut mahdollista. Rahoituksen löytyminen tällaiselle projektille lama-aikana kertoo osaltaan siitä, että idea koettiin toimivaksi. Kiitämme lämpimästi kaikkia tukijoitamme.

Tutkimus koostui kirjallisesta taustaselvityksestä, Kölnissä, Saksassa, suoritetusta kenttätutkimuksesta, pääkaupunkiseudulla tehdystä markkinatutkimuksesta sekä kaiken yhteen koonneesta loppuraportista.

Sijaisautotoiminnalla tarkoitetaan palvelua, joka tarjoaa kuluttajille omistusautoa edullisemman mahdollisuuden käyttää yksityisautoa tarpeen tullen. Kyseessä on uudenlainen kompromissiratkaisu julkisen liikenteen ja yksityisautoilun väliltä.

Sijaisautotoiminta on lähtöisin Saksasta, mutta toimintaa on käynnissä tällä hetkellä myös Sveitsissä, Hollannissa ja Itävallassa; kiinnostusta on herännyt Iso-Britanniassa, Espanjassa, Ranskassa ja Suomessa. Tämän tutkimuksen tavoite ei ollut kopioida Saksan Stattauton konseptia, vaan rakentaa suomalaisen yhteiskuntaan ja liikennetottumuksiin soveltuva toimintamalli pohjautuen Saksan malliin, markkinatutkimukseen ja lähdemateriaaliin. Onhan selvää, että Saksan ja Suomen liikenneläisyydet ja maantieteelliset olosuhteet (esim. välimatkojen pituus) poikkeavat toisistaan huomattavasti. Lisäksi Suomen konseptissa on pyritty huomioimaan kulttuuriset eroavuudet.

Helsingissä huhtikuussa 1995.

Tuula Toivio

SISÄLLYS

<u>1 JOHDANTO</u>	<u>5</u>
<u>2 SIIJAISAUTOTOIMINTA - IDEA JA MERKITYS</u>	<u>6</u>
2.1 Sijaisautotoiminta - mitä se on?	6
2.2 Ketä sijaisautotoiminta hyödyttää?	6
<u>3 ESIMERKKITAPPAUS KÖLN</u>	<u>7</u>
3.1 Kölnin Stattauton perustaminen	7
3.2 Stattauton toimintaedellytyksiä	8
3.3 Autot ja niiden käyttö	8
3.4 Käyttömaksut	9
3.5 Käytännön toiminta	9
3.6 Suurimpia käytännön ongelmia	10
3.7 Tulevaisuus	11
3.8 Stattautotoiminta Euroopassa	11
<u>4 MARKKINATUTKIMUS</u>	<u>12</u>
<u>5 YRITYKSEN TOIMINTASUUNNITELMA</u>	<u>14</u>
5.1 Liikeidea	14
5.2 SWOT-analyysi	15
5.3 Toimintakonsepti	16
5.3.1 Autot ja niiden hankkiminen	16
5.3.2 Toimipisteet pääkaupunkiseudulla	17
5.3.3 Asiakkaiden käyttömaksut	18
5.3.4 Yrityksen toimisto ja organisaatio	18
5.3.5 Varausjärjestelmä	19
5.3.6 Laskutusjärjestelmä	19
5.3.7 Lisäpalvelut osana sijaisautotoimintaa	20
5.3.8 Yhteiskyydit	20
5.4 Yrityksen markkinointi ja mainonta	20
5.5 Järjestelmän konkreettinen hyöty yhteiskunnalle ja käyttäjälle	21
5.6 Tulevaisuudennäkymät	22

1 JOHDANTO

Ympäristökysymykset nousevat yhteiskunnallisessa keskustelussa ja arvoissa yhä enemmän esiin. Trendi on maailmanlaajuinen ja vahvistuu edelleen ympäristön tilan heikkenemisen myötä Suomessakin. Juhlapuheista on siirrytty käytännön tekoihin ja ratkaisuihin - nykyisin vaaditaan konkreettisia toimia ympäristön tilan kohentamiseksi.

Ympäristöä kuormittavat monet tekijät: teollisuus, liikenne, lämmön- ja energiantuotanto jne. Kaikilla näillä alueilla kehitys kohti parempaa ympäristönsuojelua on ollut positiivisen voimakasta.

Liikenteessä tiukemmat päästönormit ovat tuoneet mukanaan katalysaattoriautot, puhtaammat polttoaineet ja pakokaasumittaukset. Verotuksella on pyritty lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Toistaiseksi keinot automäärän vähentämiseksi ovat osoittautuneet melko tehottomiksi - automäärä liikenteessä on kasvanut vuodesta toiseen.

Sijaisautotoiminnalla pystytään vähentämään autojen määrää. Tarkoitus ei kuitenkaan ole pakottaa ihmisiä joukkoliikenteen käyttäjiksi vaan tarjota nykyisiä vaihtoehtoja toimivampi, joustavampi ja edullisempi vaihtoehto.

Moni pystyisi kyllä kulkemaan päivittäiset työmatkansa joukkoliikennevälineillä, mutta tarvitsee autoa ehdottomasti muihin tarpeisiinsa: päästäkseen kesämökille, hoitaakseen asioita arkipäivisin, tai muuten satunnaisesti. Sijaisautotoiminnan tarkoitus on tarjota vaihtoehto joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliltä ihmisille, joiden autonkäyttötarve on vähäinen. Kysymyksessä on lyhytaikainen käyttö, miksei viikonloppukäyttökin Suomen olosuhteissa tulisi kysymykseen. Myös yrityskäyttöön, samoin kuin perheen "kakkosautoksi" sijaisauto sopii erinomaisesti.

Sijaisautotoiminnan suurin houkutin kuluttajille on omistauton kustannuksilta säästyminen. Yhteiskunnallisesti sijaisautotoiminta on järkevää sekä joukkoliikenteen suosimisen, autojen määrän vähentämisen, käytössä olevan autokannan "nuorentumisen" että asenteellisen joustavuuden saavuttamisen kannalta.

Koko sijaisautotoiminnan olemassaolon idea voidaan siis kiteyttää yhteen kysymykseen: onko kaupungissa asuvan pakko omistaa oma auto? Useimmiten oman auton olemassaoloa pidetään itsestäänselvyyttenä eikä siitä syntyviä haittoja ja taloudellisia menoja ajatella tarkemmin. Sijaisautotoimintaa perustettaessa törmätäänkin varmasti tietynlaiseen "muutosvastarintaan", asenteellisiin ongelmiin. Meillä on kuitenkin täysi syy olettaa, että kielteinen tai epäluuloinen asennoituminen on voitettavissa samalla tavoin kuin Saksassa tapahtui: tarvittiin tietty määrä innovatiivisia ihmisiä, jotka olivat valmiita kokeilemaan uutta, ja kun systeemi saatiin käyntiin ja havaittiin toimivaksi, pienellä viiveellä jäsenmäärä kasvoi räjähdysmäisesti.

2 SIJAISAUTOTOIMINTA - IDEA JA MERKITYS

2.1 Sijaisautotoiminta - mitä se on?

Sijaisautotoiminnan perusajatus on, että ihmisille, joiden autonkäyttötarve on vähäinen, tarjotaan omistusautoa edullisempi mahdollisuus käyttää autoa.

Sijaisautoyritys voidaan mieltää eräänlaiseksi ringiksi, johon kuuluu yrityksen autoja, autoista huolehtiva organisaatio ja käyttäjät. Tietyllä perusmaksulla liitytään henkilöautoja välittävään ja autoista huolehtivaan sijaisautoyritykseen, jonka jostakin toimipisteestä auton voi tarvittaessa hakea, lyhyelläkin varoitusajalla. Käyttäjät maksavat perusmaksun lisäksi alhaisen tunti- ja kilometrikorvauksen käyttöajasta. Käyttömaksut voidaan periä joko heti käytön jälkeen tai esim. kuukausittain. Perusmaksun saa ainakin Saksan mallissa takaisin ringistä erotessaan.

Samat ihmiset käyttävät yleensä samaa autoa, huolehtivat siksi autoista hyvin ja tuntevat itsensä enemmän autonomistajiksi kuin esim. vuokra-autojen kohdalla. Sijaisauto sopii erittäin hyvin myös perheen kakkosautoksi - näin sijaisautotoiminnan tuominen Suomeen voisi vähentää ratkaisevasti vähän käytettyjen autojen määrää.

2.2 Ketä sijaisautotoiminta hyödyttää?

Tärkeimmät syyt sijaisautotoiminnan suosimiseen yhteiskunnan kannalta liittyvät ympäristönsuojeluun:

- autojen määrä vähenee
- käytöstä poistuneiden, usein vanhojen, saastuttavien autojen tilalle tulee vähäpäästöisiä katalysaattoriautoja
- parkkipaikkojen tarve varsinkin kaupunkien keskustoissa vähenee oleellisesti

Kuluttajille puolestaan tarjoutuu uusi, joustavampi mahdollisuus liikkumiseen, tähän asti tuntematon kompromissiratkaisu julkisen ja yksityisen liikenteen väliltä. Valinnanvapaus kasvaa ja elämänlaatu paranee. Sijaisautotoiminta soveltuu ajan henkeen: taloudellisesti on tiukkaa, vihreät arvot ovat edelleen nousussa, ja ihmiset yhä avoimempia uusille ajatuksille.

3 ESIMERKKITAPPAUS KÖLN

Tutustuimme tätä tutkimusta varten erään saksalaisen sijaisautoyrittäjän, Kölnin Stattaution, toimintaan. Köln oli mielestämme otollisin tutkimuskohde ollessaan kooltaan lähimpänä Helsinkiä.

3.1 Kölnin Stattaution perustaminen

Kölnin Stattauto perustettiin toukokuussa 1992. Tällöin Stattautoja toimi jo useassa Saksan kaupungissa. Kölnin Stattauto aloitti vain *kahdella autolla ja kymmenellä käyttäjällä*. Toiminta lähti kasvamaan heti perustamishetkestä lukien ja seuraavanlaisiin kasvulukuihin päästiin seuraavien vuosien aikana:

- joulukuussa 1992 autoja 4 kpl
- joulukuussa 1993 autoja 9 kpl
- joulukuussa 1994 autoja 20 kpl

Nyt käyttäjiä on n. 300.

Aloitusvaiheen suurimmat ongelmat liittyivät lähinnä sijaisautopalvelun tuntemattomuuteen. Suurin haaste toiminnan leviämiseksi oli ihmisten **tietoisuuden lisääminen** Stattaudesta, mikä tapahtui aloitusvaiheessa seuraavin keinoin:

- toimintaa markkinoitiin lähinnä paikallislehdissä
- lehdistölle jaettiin Stattaution tiedotteita
- ”viidakkorumpu” -periaatteeseen panostettiin voimakkaasti

Kun saatiin todistetuksi, että systeemi toimii, käyttäjien kynnys liittyä ringiin madaltui. Muita aloitusvaiheen ongelmia olivat mm. pitkät auton palautus- ja noutomatkat, autojen pieni määrä ja parkkipaikkojen saatavuus. Tärkeä psykologinen tekijä käyttäjien saamiseksi mukaan toimintaan oli, kuinka pitkältä ihmiset olivat valmiita hakemaan auton.

Kölnin Stattaution perustamisen syiksi mainittiin yleinen positiivinen suhtautuminen ympäristöä suosiviin toimintamuotoihin, ihmiset olivat Saksassa ekologisesti ajattelevia ja valmiita tällaiseen toimintaan. Julkinen liikenne toimi puutteellisesti ja yksityisautoilijoita oli paljon - monet autoilijat näkivät Stattaution vartenottavaksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle.

3.2 Stattauton toimintaedellytyksiä

Koko Stattautotoiminnan edellytyksenä on idea, että Stattautoon kuuluvat ja autoilla liikkuvat ihmiset tuntevat olevansa enemmänkin autojen omistajia kuin vain auton tilapäisiä vuokraajia. Ihmiset liikkuvatkin lähes aina samalla autolla ikäänkuin auto olisi heidän omansa. Stattauton ympärille on syntynyt eräänlainen iso perhe, jossa jokainen tunteen vastuunsa autoja kohtaan.

Oleellista toiminnan kannalta on riittävän laajan ja samalla mahdollisimman monen ihmisen käytettävissä olevan sijaisautoverkon rakentaminen. Alussa autojen noutopisteet sijoitettiin lähinnä liikenteellisiin solmukohtiin ja lähelle suuria teollisuusalueita. Usein auton parkkipaikkana toimi ja toimii edelleenkin huoltoaseman parkkipaikka. Tämä siksi, että huoltoaseman piha suojaa autoa esim. ilkivallalta. Kölnin kaupunki on rakennettu ympyrän muotoiseksi, joten Stattauto lähti levittäytymään kaupungin keskustasta sen ulkolaidoille. Nykyisin Stattauto toimii koko Kölnin alueella, ja sillä on 15 toimipistettä.

Yhteistyö muiden Stattautojen välillä toimii siten, että on mahdollista ajaa Kölnin autolla esimerkiksi Hampuriin ja jättää auto sinne. Auto palautetaan kuitenkin tietyn ajan kuluessa Kölniin, sillä jokaisen kaupungin Stattautolla on omat autonsa.

Asiakkaisiin kuuluu sekä pienehköjä yrityksiä että yksityisiä henkilöitä. Pienelle yritykselle on edullista kuulua Stattautoon, koska usein omien autojen hankkiminen on liian kallis vaihtoehto. Sijaisautoja käyttävätkin päivisin enemmän yritykset, ja iltaisin ja viikonloppuisin yksityishenkilöt. Näin autot on myös saatu jatkuvaan käyttöön.

3.3 Autot ja niiden käyttö

Kölnin Stattauto omistaa tällä hetkellä 20 henkilöautoa. Näistä autoista puolet on sedan-mallisia ja loput farmarimallisia saksalaismerkkisiä henkilöautoja. Käyttäjät ovat toivoneet myös pakettiautoja, joita onkin lähitulevaisuudessa tarkoitus hankkia yksi tai kaksi. Lapsiperheiden käyttöön on tarjolla lastenistuimia tietyissä toimipisteissä

Keskimäärin autot ovat käytössä 2-4 vuotta. Vanhan auton mennessä vaihtoon pyritään omalla rahalla hankkimaan uusi. Joskus turvaudutaan leasing-pohjaisiin autojen rahoitusratkaisuihin. Tarvittavien autojen ja autoja käyttävien ihmisten suhde on noin 10-15 ihmistä / auto. Autojen keskimääräinen käyttöaika on 8-9 tuntia päivässä. Autojen käyttöasteissa on kuitenkin huomattavia eroja, sillä esim. kesälomien aikana autojen käyttöaste nousee merkittävästi.

Stattautat ovat onnettomuuksien ja kolarien varalta täysvakuutettuja. Käyttäjän omavastuu on 650 DEM. Vuokra-autojen lailla omavastuuta pystyy pienentämään haluttaessa. Lisäksi on olemassa Suomessakin toimiva bonusjärjestelmä.

3.4 Käyttömaksut

Käyttäjiltä peritään seuraavanlaisia maksuja:

1. **Liittymismaksu** (palautetaan ringistä erottaessa)

- yksi henkilö	1200,- DEM
- pariskunta	1800,- DEM
- ryhmät, yritykset, yhdistykset	2000,- DEM

2. **Jäsenmaksu** (ei palauteta)

- yksi henkilö	100,- DEM
- pariskunta	150,- DEM
- ryhmät, yritykset, yhdistykset	200,- DEM

3. **Kuukausimaksu**

- kaikki	10,- DEM
----------	----------

4. **Autonkäyttömaksut** (Opel Corsa)

a) **Aikamaksu**

- tunnit	
- päivällä (klo 7.00-24.00)	3,50 DEM
- yöllä (klo 0-7.00)	0,-- DEM
- koko päivä	35,- DEM
- koko viikko	210,- DEM

b) **Kilometrimaksu**

- lyhyt matka (alle 500 km)	0,35 DEM
- pitkä matka (yli 500 km, tankkaus omalla kustannuksella)	0,20 DEM

3.5 Käytännön toiminta

Stattauto toimii 24 tuntia vuorokaudessa ja autojen varaaminen käy joko puhelimitse tai faxilla. Autojen tarjoamisen lisäksi olennaista on hyvä palvelu - yleisen positiivisuuden myötä Stattauton tunnettavuus lisääntyy ihmisten kertoessa Stattauton toiminnasta toisilleen.

Kölnin Stattausta kerrottiin, että auton saa 90 % varmuudella haluamanaan ajankohtana, lyhyelläkin varoitusajalla. Mikäli auton saaminen kyseisenä ajankohtana ei ole mahdollista, pystytään muunlaisin järjestelyin tarjoamaan jokin muu liikkumisvaihtoehto. Usein Stattauston toimistossa pyritään yhdistelemään ihmisten matkoja mahdollisuuksien mukaan, jolloin kustannukset alenevat edelleen. Käytännössä autoilla ajetaan Kölnissä melko lyhyitä matkoja. Keskimäärin 50 % matkoista on lyhyempiä kuin 50 kilometriä. Berliinissä taas ajetaan hieman pidempiä matkoja.

Kölnin Stattauto palkitsee säännölliset käyttäjät antamalla heille alennuksia käyttömaksuissa. Näiden alennusten suuruusluokka on noin 10 %. Autojen käyttömaksut peritään käyttäjiltä laskuilla siten, että yli 100 DEM laskut laskutetaan kuukausittain ja alle 100 DEM joka toinen kuukausi. Toistaiseksi laskujen perimisen yhteydessä ei ole esiintynyt suurempia ongelmia.

Autovuokraamot eivät ole suhtautuneet Stattauston toimintaan kovinkaan vihamielisesti. Koska autovuokraamojen asiakasryhmä, lähinnä liikemiehet/suuret yritykset, eroaa Stattauston asiakasryhmästä, pienet yritykset/yksityiset henkilöt, ei ristiriitoja vuokraamojen ja Stattauston välillä ole ollut.

Kölnin Stattauto on toiminut 3,5 vuotta, ja koko aikana vain kaksi henkilöä on eronnut sijaisautotoiminnasta henkilökohtaisten sopeutumisvaikeuksien vuoksi. Useimmat eroamissyöt ovat olleet muutto toiselle paikkakunnalle tai pakottava tarve oman auton hankkimiselle.

3.6 Suurimpia käytännön ongelmia

- henkilökuntaa on liian vähän
- autopaikkoja on liian vähän, ja uudet maksavat melko paljon (n. 120 DEM/kk)
- toimipisteitä tulisi saada keskeisille paikoille

3.7 Tulevaisuus

Kölnin Stattautossa uskotaan toiminnan lisääntyvän merkittävästi seuraavien vuosien aikana. Odotettavissa on sekä autojen että käyttäjien määrän suuri kasvu. Jo lokakuussa 1994 oli selvillä, että lähitulevaisuudessa on hankittava 2-3 uutta autoa. Lisäksi ihmisten tietoisuus Stattauton toiminnasta on kasvanut, joten uusia käyttäjiä on varmasti tulossa toimintaan mukaan.

3.8 Stattautotoiminta Euroopassa

Alunperin sijaisautotoiminta lähti liikkeelle Berliinistä muutaman opiskelijan voimin. Kymmenen toimintavuoden aikana Stattauto on levinnyt 17 eri saksalaiseen kaupunkiin ja Saksan lisäksi seuraaviin maihin: Sveitsi, Hollanti ja Itävalta. Tulevaisuudessa toiminnan odotetaan alkavan mm. Englannissa, Espanjassa, Ranskassa ja mahdollisesti Suomessa.

4 MARKKINATUTKIMUS

Markkinatutkimuksen tarkoitus oli saada kuva potentiaalisesta käyttäjäkunnasta ja ihmisten asenteista tämänkaltaiseen toimintaan yleensä. Otoksesta pyrittiin saamaan mahdollisimman laaja-alainen: kyselyitä jaettiin pääkaupungin korkeakouluissa, muutamassa yrityksessä sekä satunnaisesti postittamalla palautuskuoren kera. Vastauksia kertyi 131 kpl.

Kysely (liitteenä), joka koostui kahdesta A4-paperista, jakaantui lyhyeen sijaisautotoiminnan idean esittelyyn sekä itse kyselyyn. Pyrimme pitämään kyselyn melko kevyenä, sillä asian täydellinen selittäminen olisi ollut hankalaa ja varmasti vähentänyt vastausten määrää. Nykyisessä muodossa saadut vastaukset eivät tietenkään ole täysin luotettavia, mutta jo tämän pohjalta saadut positiiviset merkit puoltavat täydellisemmän kyselyn suorittamista myöhemmässä toteuttavassa vaiheessa. Tuolloin voidaan nykyisestä kyselystä analysoida paremmin kohderyhmä kattavalle kyselylle.

Itse vastauksia ei ole mitenkään yksityiskohtaisesti eritelty, sillä kyseinen toimenpide ei olisi tuottanut merkittäviä tuloksia. Vastaajat ovat tasaisesti hajaantuneet niin iän, sukupuolen ja asuinpaikkaansa suhteen, opiskelijoiden ollessa kuitenkin voimakkaimmin edustettuina. Pikemminkin on pyritty ottamaan esille tiettyjä seikkoja, jotka saadaan yhdistelemällä eri vastauksia sekä kiinnitetty huomiota joihinkin kommentteihin.

Tyypillinen vastaaja oli n. 30-vuotias ja asui Helsingin keskustan alueella. Talouden koko oli 2 henkilöä, eikä vastaajalla ollut omaa autoa. Hän oli koulutustasoltaan vähintään ylioppilas ja nyt työelämässä. Tyypillinen vastaaja ei kuitenkaan ole sama asia kuin asiasta eniten kiinnostuneet ihmiset.

Eniten kiinnostuneita olivat joukkoliikennettä säännöllisesti käyttävät ihmiset, jotka saivat näin ylimääräisen liikkumismuodon täydentämään joukkoliikenteen puutteita. Auton omistajat eivät yleensä olleet valmiita luopumaan omasta autostaan. Ne, jotka olivat, olettivat näin saavansa käyttöönsä halvemman omistusauton, sillä palautus- ja noutopisteen toivottiin olevan kotiovella ja auton aina paikalla. On siis ilmeistä, että jo auton omistavien ihmisten keskuudessa idea vaatii runsasta myyntityötä, eikä luonnollisesti sovellu ihmisille, joilla on jatkuva autonkäyttötarve. Oli joukossa tosin joitakin, jotka olisivat mielellään luopuneet autostaan, eivätkä olettaneet saavansa vastaavaa tilalle. Kakkosautoksi palvelu otettaisiin mielellään.

Huomionarvoinen seikka oli myös ihmisten huoli auton kunnosta. Ei uskottu, että yhteistä autoa kohdeltaisiin hyvin, ja autojen oletettiin olevan jatkuvasti huollossa. Samoin todettiin tarve sille, että autoissa ei tupakoitaisi. Nämä asiat ovat helposti valvottavissa toteutusvaiheessa.

Itse käyttötarve oli vastaajien osalta melko tasaisesti jakaantunut viikolle ja viikonloppuun. Viikonloppuna kuitenkin keskimääräinen haluttu käyttöaika oli huomattavasti viikon käyttöaikaa pidempi, joka kertoo halusta matkustaa hieman

pidemmälle viikonloppujen aikana, esim. mökille tms. Ehkä ei ollut täysin ymmärretty sitä seikkaa, että sijaisauton ei olekaan tarkoitus olla odottamassa mökillä kotiinlähtöä. Miksei sijaisautotoiminta Suomessa voisi kuitenkin olla olemassa myös koko viikonlopun käyttöä varten - riippuahan jo kysynnän ja tarjonnan lain perusteella kokonaan käyttäjien tarpeista, millaiseksi toiminta Suomessa muodostuu. Suomalaiset ovat innokkaita kesämökkeilijöitä, ja mökille pääsy ilman autoa on usein mahdotonta tai liian vaivalloista. Jos yksityisauton omistamisen ainoa syy monessa tapauksessa on mökille pääseminen, maksavat käyttäjät varmasti mieluummin koko viikonlopun käyttömaksun kuin omistusauton kustannukset.

Rahasumma, jonka ihmiset olisivat valmiita sijoittamaan, vaihteli 500 - 25 000 markan välillä. Yleisesti ottaen ihmiset, joilla jo oli auto, olivat valmiita maksamaan enemmän, osittain jo siksi että huoli auton ylläpidosta poistuisi. On siis selvää, että heillä on parempi käsitys autoilun kuluista. Keskimäärin ihmiset olisivat valmiit maksamaan n. 5000 markkaa vuodessa, kuitenkin käyttöajasta riippuen. Osassa kyselyitä ilmaistiin huoli maksujen oikeudenmukaisesta jakautumisesta, eli maksaako käyttäjä todellakin vain käyttönsä mukaan.

Tärkeäksi nähtiin nouto- ja palautuspisteiden sijaitseminen laajalla alueella ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Keskimäärin vastaajat olivat valmiita odottamaan autoa 30 min - 1.5 h, johon voidaan olettaa sisältyvän matkat pisteeseen. Usein ihmiset toivoivat pisteen oleman mahdollisimman lähellä heidän asuinpaikkaansa. Tämä asettaa logistiselle toteutukselle melko kovat vaatimukset, olisikin tärkeää löytää samalta alueelta riittävästi käyttäjiä, jotta auton nouto- ja palautuspiste olisi järkevää sijoittaa sinne. Alussa siis kannattaa keskittyä alueisiin, joissa on suuri potentiaalinen asiakaskunta ja myöhemmässä vaiheessa muokata verkostoa tarpeen mukaan.

Keskimääräiseksi ajalliseksi käyttötarpeekseen ihmiset arvioivat n. 1 - 3 h, mutta tässä kohdin ilmeni eroa juuri viikon ja viikonlopun välillä. Laaja jakautuminen osaltaan helpottaa sopivan käyttäjäkunnan luomista pyrkimyksenä autojen maksimaalinen käyttöaste.

Yleisesti ottaen kyselystä on havaittavissa tietty jakaantuminen yksityisautojen ja julkisen liikenteen käyttäjien välillä. Auton omistavat eivät käytä joukkoliikennettä ja joukkoliikennettä käyttävät asennoituvat usein kielteisesti yksityisautoiluun. Tältä pohjalta on selvää, että molemmat ryhmät yhdistävä sijaisautotoiminta vaatii alussa runsasta työpanosta asenteiden muuttamisen alueella. Tosin viimeaikaiset pysäköinnin uudelleenjärjestelyt Helsingin keskustassa olivat osaltaan innostamassa joitain vastanneita luopumaan omistusautostaan. Yleisillä liikenneratkaistuilla on siis suuri rooli tässäkin toiminnassa.

5 YRITYKSEN TOIMINTASUUNNITELMA

Asian havainnollistamiseksi olemme puoliksi leikkimielellä, puoliksi tosissamme, rakentaneet "Sijaisautoyrityksen" toimintamallin. Mallin avulla pystymme paremmin tuomaan esille joitakin toiminnan kannalta oleellisia seikkoja.

Sijaisautoyrityksen toiminnan suunnittelussa on huomioitava tuotteen tuntemattomuus ja käytännön kokemusten puuttuminen. Näitä puutteita ei kannata nähdä negatiivisessa mielessä, sillä usein uudenkarhea toimintamalli pystyy menestymään hyvin markkinoilla. Lisäksi on edelleen huomioitava, että yritys toimii koskemattomilla markkinoilla. Tuotteen kiinnostavuus piileekin sen uutuudessa.

5.1 Liikeidea

Sijaisautoyrityksen liikeideana on tarjota kulutustietoiselle asiakassegmentille tuotetta tai palvelua, joka on sekä käyttäjien että yhteiskunnan kannalta toimivin ja edullisin vaihtoehto.

Yhteiskunnan asettamat ympäristönsuojeluvaatimukset erilaisten verojen ja maksujen muodossa tuntuvat nykyisin jokaisen autoilijan rahapussissa. Monille ihmisille yksityisautoilun kustannukset koituvat jatkossa liian kalliiksi, joten he joutuvat etsimään uudenlaisia liikkumismuotoja. Toiset tulevat toimeen pelkästään joukkoliikenteellä, mutta useissa tapauksissa yhdistetty joukkoliikenteen edullinen käyttö ja yksityisautoilun liikkumisvapaus muodostavat parhaan ratkaisun.

Kuluttajalle sijaisautotoiminta tarjoaa omistusautoa edullisemmän mahdollisuuden käyttää autoa, yhteiskunnan kannalta kyseessä on kokonaan uuden ajattelutavan tuominen vallitsevaan liikennekulttuuriin. Sijaisautoyrityksen toimintaperiaatteet ovat sopusoinnussa vallitsevan liikennepolitiikan kanssa: autojen määrää pyritään vähentämään, julkisen liikenteen käyttöön halutaan kannustaa.

Tarve siirtyä uudennlaisiin liikkumisratkaisuihin on hyvä tunnistaa jo nyt. Kun suuret käyttäjämäärät alkavat arvostaa joukkoliikenteen edullisuutta ja Sijaisautoyrityksen tarjoamaa sijaisautopalvelua, kannattaa markkinoilla olla valmiilla konseptilla. Lisäksi Sijaisautoyrityksen perustamiseen liittyy eräs tärkeä liiketoiminnallinen totuus: Sijaisautoyritys toimii uusilla markkinoilla. Vastaavanlaisella konseptilla varustettua yritystä ei ole aikaisemmin nähty Suomessa.

5.2 SWOT-analyysi

VAHVUUDET

1. Yrityksen tarjoamaa tuotetta ei ole vielä markkinoilla
2. Toiminnalle on vahva yhteiskunnallinen tuki
3. Kuluttajissa ajatus joukkoliikenteen ja yksityisautoilun yhdistämisestä herättää varmasti kiinnostusta
4. Vahva imago: vihreiden arvojen suosiminen
5. Toiminta ei vaadi erityistä huipputeknologiaosaamista
6. Asiakkaan on helppo tulla Sijaisautoyrityksen toimintaan mukaan

HEIKKOUEDET

1. Yrityksen kokemattomuus
2. Tuotteen huono tunnettavuus
3. Asiakaskunnan määrittelemättömyys
4. Suomessa tyypillinen liikennefilosofia: "ajan mielummin omalla autolla"
5. Yrityksen alkuvaiheessa riittävän pääoman kerääminen
6. Suomessa kalliit autonhankintakustannukset verrattuna muihin Euroopan maihin

MAHDOLLISUUDET

1. Toimiala on vielä koskematon - markkinoista löytyy varmasti paljon potentiaalia.
2. Nykyisin harjoitettava liikennepolitiikka edesauttaa - yksityisautoilu kallistuu ja monet joutuvat luopumaan omasta autosta
3. Konseptia on mahdollista kehittää pidemmälle - koskettamaan yrityksiä, valtion laitoksia yms.
4. Toiminnalle on helppo saada ilmaista PR:ää
5. Yrityksen oma usko tuotteen menestymiseen

UHAT

1. Aloitusvaiheen onnistuminen ja toiminnan jatkuminen riippuu kuluttajien kiinnostuksesta
2. Saadaanko aloitusvaiheessa riittävästi käyttäjiä ?
3. Pääoman saatavuus
4. Konseptin markkinointi
5. Asiakaskunnan liiallinen hajaantuminen - osattava profiloitua

5.3 Toimintakonsepti

Suomessa sijaisautopalvelu voisi toimia samalla periaatteella kuin Saksassa. Toiminnan perustana olisi Sijaisautoyritys, joka huolehtisi autoista, ylläpitäisi varausjärjestelmää ja solmisi liittymissopimukset asiakkaiden kanssa, jotka käyttäisivät sijaisautopalvelua. Periaatteena olisi, että asiakas noutaa auton pisteestä ja palauttaa sen käytön jälkeen samaan pisteeseen. Markkinatutkimuksen perusteella laskimme seitsemän toimipisteen olevan sopiva määrä.

5.3.1 Autot ja niiden hankkiminen

Sijaisautoyritys tarvitsee toiminnan aloittamiseksi kymmenen henkilöautoa. Ne hankitaan vähitellen ensimmäisen vuoden aikana. Kahdentoista henkilöauton on laskettu riittävän noin 120 käyttäjälle. Aloitusvaiheen yksi sijaisauto 12 käyttäjää kohden tulee tulevaisuudessa oletettavasti muuttumaan siten, että yksi auto riittää 8-10 käyttäjälle. Oletamme suhteen muuttuvan siksi, että aloitusvaiheessa käyttäjät saattavat olla epäluuloisia järjestelmää kohtaan. Positiivisten kokemusten kautta käyttäjät alkavat arvostaa sijaisautotoiminnan kätevyyttä ja edullisuutta, jolloin käyttökerrat lisääntyvät.

Valitsemamme autot ovat saksalaismerkkisiä luotettavia ja taloudellisia henkilöautoja. Tavoitteena henkilöautojen valinnassa on ollut autojen maksimaalinen soveltuvuus erilaisten käyttäjien tarpeisiin.

Lapsiperheiden ja kuljetuskapasiteettia tarvitsevien tarpeet on pyritty huomioimaan. Lisäksi on kiinnitetty erityistä huomiota turvallisuuteen ja autojen luotettavuuteen. Autot on tietenkin varustettu uusimmilla katalysaattoreilla ja niiden polttoaineenkulutus on alhainen. Tämän lisäksi autot soveltuvat hyvin sekä kaupunkiajoon että maantiekäyttöön.

Sijaisautoyrityksen ensimmäiset kymmenen autoa ovat:

- Opel Astra 1,6i Eco GL. autoja hankitaan viisi kappaletta. Yhteisostolla yhden auton hinnaksi muodostuu 90 000 mk.
- Volkswagen Golf Variant 1.8i CL. Tätä farmarityyppistä autoa hankitaan myöskin viisi kappaletta ja Opelin tapaan yhteisostolla yhden auton hinnaksi muodostuu 100 000 mk.

Astran ja Golfin maahantuojiin kanssa solmitaan pitkäaikaiset yhteistyösopimukset. Tavoitteena yhteistyössä on jatkossakin ostaa Sijaisautoyrityksen tarvitsemat autot samoilta maahantuojiilta. Lisäksi edelleen sovitaan, että autoja huolletaan ainoastaan maahantuojiin merkkikorjaamoissa. Näin saavutetaan säästöjä sekä autoinvestoinneissa että korjauskuluissa. Kymmenen auton hankkiminen maksaa Sijaisautoyritykselle yhteensä 950 000 mk. Osaltaan tämä summa kerätään käyttäjiltä liittymismaksujen muodossa, osaltaan joudutaan turvautumaan muihin pääomanhankintakeinoihin (ks. rahoitussuunnitelma).

Ensimmäiset autot voidaan ostaa, kun 80 liittymissopimuksen raja on saavutettu. Näihin järjestelyihin joudutaan turvautumaan, koska Sijaisautoyrityksen toiminta vaatii alkuvaiheessa paljon pääomaa, eikä ilman sopimuksia autoja voida hankkia.

5.3.2 Toimipisteet pääkaupunkiseudulla

Sijaisautoyritys pyrkii aloitusvaiheessa levittäytymään pääkaupunkiseudulle siten, että mahdollisimman moni ihminen asuu jonkin toimipisteen lähellä. Tietenkään aloitusvaiheen kymmenellä autolla ei pystytä koko pääkaupunkiseudun aluetta kattamaan, mutta ainakin väestöllisiin avainpisteisiin toimipiste pystytään perustamaan. Tavoitteena toimipisteiden sijoittelussa on, että autojen nouto- ja palautusmatkoihin kuluisi ainoastaan 15-20 minuuttia.

Sijaisautoyrityksellä on toimiston lisäksi pääkaupunkiseudulla seitsemän toimipistettä, jotka kaikki ovat ns. kylmiä pisteitä. Kylmä piste on auton/autojen parkkipaikka, josta auton voi noutaa käyttövuoron alettua. Autolle on varattu oma parkkipaikka, jota muut autoilijat eivät saa käyttää. Parkkipaikan vieressä on lukittu lujarakenteinen säilytyslaatikko, jossa pidetään auton papereita ja avaimia. Jokaisella käyttäjällä on henkilökohtainen turvakoodi/avain, jolla laatikon saa auki.

Sijaisautoyrityksen toimipisteet pääkaupunkiseudulla:

1. **Keskustassa.** Leppäsuon huoltoasemalla. Pisteessä on kaksi autoa. Opel Astra ja VW Golf.
2. **Tapiolassa.** Tapiolan kauppakeskuksen yhteydessä Heikintorilla. Pisteessä on yksi VW Golf.
3. **Itäkeskuksessa.** Kauppakeskuksen yhteydessä. Pisteessä on kaksi autoa: Opel Astra ja VW Golf.
4. **Vallilassa.** Tehtaankadun huoltoasemalla. Pisteessä on yksi Opel Astra.
5. **Munkkiniemessä.** Munkkiniemen aukion huoltoasemalla. Pisteessä on yksi Opel Astra.
6. **Malmilla.** Malmin juna-aseman vieressä. Pisteessä on kaksi autoa: Opel Astra ja VW Golf.
7. **Pitäjänmäellä.** Pitäjänmäen juna-aseman yhteydessä. Pisteessä on yksi VW Golf.

Markkinatutkimuksen mukaan näillä seitsemällä toimipisteellä saavutetaan paras alueellinen peitto. Lisäksi autot on pyritty jakamaan eri pisteiden välillä siten, että asukastiheyksien mukaan Keskustassa, Itäkeskuksessa ja Malmilla on kaksi autoa muiden paikkojen yhden sijasta.

Tässä mallissa Vantaalla ei ole ainuttakaan toimipistettä. Hyviä sijoituspaikkoja Vantaalla olisivat esim. Myyrmäki-Martinlaakso -alue ja Tikkurila. Koska Vantaalla asuu runsaasti lapsiperheitä, joilla on autonkäyttötarvetta, muttei varaa omistusautoon, Vantaa olisi otollista aluetta sijaisautotoiminnalle.

Toiminnan alkuvaiheessa on kuitenkin järkevämpää perustaa toimipisteet suppeammalle alueelle riittävän lähelle toisiaan, jotta järjestelmä toimii hyvin ja käyttäjiä saadaan mukaan. Käyttäjämäärän kasvaessa lisää toimipisteitä voidaan perustaa laajemmalle alueelle.

Autojen valinnassa on pyritty huomioimaan VW Golfin monikäyttöisyys - etenkin lapsiperheet arvostavat Golfin isoja tiloja. Opel Astra on tarkoitettu käytettäväksi enemmänkin kaupunkiajoon.

5.3.3 Asiakkaiden käyttömaksut

Liittymisvaiheessa käyttäjä maksaa Sijaisautoyritykselle perusmaksun, joka käytetään uusien autojen hankkimiseen. Ensimmäistä vuotta lukuunottamatta peritään myös vuosimaksu. Lisäksi peritään kuukausimaksut sekä käytöstä alhainen kilometri- ja aikamaksu. Esimerkkiyrityksessämme peritään siis seuraavanlaisia maksuja:

• Perusmaksu	1500 mk
• Vuosimaksu	300 mk/vuosi
• Kuukausimaksu	20 mk/kk
• Kilometrimaksu	0.50 mk/km
• Aikamaksu	30 mk/pv

Saksalaisessa mallissa perusmaksu palautetaan ringistä eroaville jäsenille, mikä vähentää liittymisen riskiä. Suomessa autonhankkimiskustannukset ovat kuitenkin lähes 80 % (!) kalliimmat kuin Saksassa, joten ainakaan alustavien laskelmien mukaan perusmaksujen palauttamiseen ei olisi varaa. (N. 200 henkilön perusmaksuilla ostettaisiin kolme autoa.)

5.3.4 Yrityksen toimisto ja organisaatio

Sijaisautoyritys vuokraa kahden huoneen toimiston jostain Helsingin esikaupunkialueelta, keskeiseltä paikalta, josta on yhteydet sekä itään että länteen. Toimistosta käsin hoidetaan kaikki käytännön asiat: autojen varausjärjestelmän ylläpitäminen, uusien asiakkaiden perehdyttäminen, sopimuskysymykset yms.

Sijaisautoyrityksen organisaatio muodostuu alussa kolmesta henkilöstö. Toiminta on laskelmiemme mukaan alussa täysin vapaaehtoista, joten työntekijöillä on päätyönsä aluksi jossakin muualla. Palkkarahoitusta voitaisiin kuitenkin etsiä aluksi muualta, esim. työvoimatoimiston starttirahasta tai muilta yhteiskunnallisilta tukijoilta. Toiminnan laajentuessa palkkamenot voitaisiin kasvattaa.

Yksi työntekijä on erikoistunut autojen huoltamiseen, joten pienet viat ja ongelmat pystytään korjaamaan ilman korjaamokäyntiä. Kaksi muuta vastaavat lähinnä suhteista käyttäjiin, markkinoinnista ja varausjärjestelmästä.

5.3.5 Varausjärjestelmä

Varausjärjestelmä perustuu tietokonepohjaiseen ohjelmaan. Ohjelmaan on syötetty Sijaisautoyrityksen autojen tiedot ja näiden sijaintipaikat. Ohjelma pystyy kertomaan käyttäjälle välittömästi vapaana olevan auton paikan, mahdollisen vara-auton ja kuinka pitkäksi aikaa auton voi ottaa käyttöön.

Käytännössä järjestelmä toimii siten, että käyttäjä soittaa tai faksaa Sijaisautoyrityksen toimistoon tiedon siitä, milloin hän autoa tarvitsee. Varausjärjestelmän käyttäjä tarkistaa heti koneelta, onko kyseisenä ajankohtana autoa vapaana, ja käyttäjälle kerrotaan, mistä ja milloin hän voi auton noutaa. Jos taas vapaata autoa ei löydy, pyritään löytämään toinen käyttäjälle sopiva ajankohta. Toiminnan periaate on kuitenkin, että tällainen tilanne tulee vastaan äärimmäisen harvoin - varaukset suunnitellaan jo pitkällä tähtäimellä käyttäjärakennetta vastaaviksi (päivä/ilta- ja viikko/viikonloppukäyttäjät). On tietenkin yhtä lailla kuluttajan vastuulla hoitaa varauksensa mahdollisimman hyvissä ajoin.

5.3.6 Laskutusjärjestelmä

Sijaisautoyritys veloittaa autojen käytöstä sekä päivämaksun että kilometrikorvauksen. Käyttäjä ilmoittaa autoa varattaessa, kuinka monta päivää hän aikoo autoa pitää, ja käyttöpäivät kirjataan varaajan henkilökohtaiseen tiedostoon. Tässä mallissa emme ole soveltaneet tuntimaksua, mutta senkin käyttöönottoaminen on mahdollista, jos autonkäyttöajat todella osoittautuvat niin lyhyiksi, kuin markkinatutkimuksen pohjalta näyttää. Tuntimaksun käyttö kannustaisi asiakkaita lyhyempiin käyttöaikoihin ja lisäisi järjestelmän tehokkuutta.

Käyttökilometrien mittaamiseksi jokaiseen autoon ostetaan ajopäiväkirja. Käyttäjä kirjaa auton palautushetkellä kilometrimittarin lukeman ajopäiväkirjaan. Seuraava asiakas tarkistaa, että auton kilometrilukema ja ylös kirjattu lukema ovat samat. Jokainen käyttäjä muistaa luultavasti tarkistuksen, sillä kukaan tuskin on halukas maksamaan toisen ajamia kilometrejä. Jos ongelmia ilmenee, käyttäjä ottaa yhteyttä toimistoon, ja asia selvitetään edellisen käyttäjän kanssa.

Kuukausittain käyttäjille lähetetään lasku, jossa on eriteltyinä käyttöpäivät ja -kilometrit. Asiakas maksaa laskun yrityksen tilille. Vaihtoehtoisesti laskun voi tulla maksamaan toimistoonkin.

5.3.7 Lisäpalvelut osana sijaisautotoimintaa

Sijaisautotoimintaan voidaan liittää oheispalveluna monia asioita: lapsiperheille voidaan tarjota lasten turvaistuimia, osa autoista voidaan varustaa kattotelineillä/suksiboxeilla, yms. Tulevaisuudessa etenkin maantieajoon tarkoitettuihin autoihin voidaan hankkia GSM-autopuhelimia. Tätä palvelua arvostavat etenkin käyttäjät, jotka varaavat auton esim. lomamatkaa varten. Puhelimen välityksellä voidaan hoitaa päivittäisiä asioita ja omalla GSM-numerolla käyttäjä on lomankin aikana tavoitettavissa. Lisäksi käyttäjä voi ottaa yhteyttä esim. tiepalveluun, jos ongelmia auton kanssa ilmenee.

5.3.8 Yhteiskyydit

Sijaisautotoiminnan yhteyteen voidaan liittää etenkin Pohjois-Amerikassa laajalle levinnyt auton yhteiskäyttö. Monet käyttäjät ovat varmasti halukkaita edelleen pienentämään kustannuksia matkustamalla samalla autolla toisten käyttäjien kanssa. Yhteiskuljetus voi toimia varausjärjestelmän yhteydessä, mutta ainakaan aloitusvaiheeseen sitä ei voi vielä ottaa mukaan. Yhteiskäyttö mahdollistuu, kun käyttäjäryhmä vakiintuu ja tutustuu toisiinsa.

5.4 Yrityksen markkinointi ja mainonta

Usein markkinoille pyrkivät yritykset kohtaavat samankaltaisia ongelmia markkinoinnissa: tuote on tuntematon, laajan markkinointikampanjan läpivienti ei taloudellisesti ole mahdollista, ei osata markkinoida tuotetta oikealle segmentille jne. Sijaisautoyritys tulisi todennäköisesti kohtaamaan samat ongelmat aloitusvaiheessa.

Sijaisautoyrityksen tuotteen lanseerauksen kannalta painetulla sanalla on merkittävä asema: lehtien kautta yritys voi saada paljonkin ilmaista mainontaa. Koska sijaisautotoiminnan periaatteet ovat sopusoinnussa ympäristönsuojelullisten periaatteiden kanssa, toimintaa kohtaan löytyy varmasti yhteiskunnallista kiinnostusta.

Edelleen Sijaisautoyritys uskoo viidakkorumpuperiaatteen toimivan ainakin opiskelijoiden keskuudessa. Näiden menetelmien lisäksi joudutaan todennäköisesti mainostamaan jonkin verran eri lehdistä.

5.5 Järjestelmän konkreettinen hyöty yhteiskunnalle ja käyttäjälle

Toiminnan alussa Sijaisautoyritys hankkii käyttöönsä kymmenen henkilöautoa. Yrityksen tarjoamaan palveluun liittyy aluksi n. 120 käyttäjää. Näiden 120 käyttäjän lisäksi sijaisautoilla tulee liikkumaan arviolta 250-300 ihmistä, usein perheitä ja seurueita.

Käytöstä poistuva automäärä (arviolta n. 70 autoa alussa) olisi siis pieni verrattuna pääkaupunkiseudun kokonaisautomäärään, mutta kasvaisi tietysti toiminnan kasvaessa. Automäärän vähentämistä tärkeämpänä tekijänä voidaan kuitenkin pitää asenteellista muutosta: tiukka jako julkisen ja yksityisen liikenteen välillä poistuu.

Käyttäjille siirtyminen sijaisautopalveluun merkitsee huomattavia säästöjä. Seuraava laskelma kuvastaa esimerkkikäyttäjän sijaisauton käytöstä aiheutuvia kustannuksia yhden vuoden aikana:

Käyttäjä ajaa noin 6800 km vuodessa sijaisautolla. Hän tarvitsee autoa 50 päivänä vuodessa. Ensimmäisen vuoden aikana käyttäjä maksaa perusmaksun, muttei vuosi-maksua. Laskelmien lähtökohdaksi otetaan toinen toimintavuosi, jolloin vuosimaksu on maksettava. Edellä mainittujen kilometrien ja päivien mukaan saadaan:

• Vuosimaksu	300 mk
• Kuukausimaksu, 12 kk*20 mk	240 mk
• Kilometrimaksu, 6800 km*0,5 mk/km	3400 mk
• Aikamaksu, 50 pvä*30 mk/pvä	1500 mk
	5440 mk

Verrattuna oman auton pitämiseen Suomessa, joka maksaa noin 1,60 mk/ajettu kilometri (sisältäen auton kulumisen, polttoaineet, huollot, renkaat ja vakuutukset), samalla kilometrimäärällä saadaan vertailuhinta 10 880 mk. Ero sijaisauton ja oman auton välillä on 5440 mk.

5.6 Tulevaisuudennäkymät

Sijaisautoyrityksen tulevaisuuden toimintamahdollisuudet vaikuttavat lupaavilta. Yrityksen konsepti on uusi ja sen ajamat periaatteet yhteiskunnallisesti järkeviä. Lisäksi kilpailun suoranainen puute antaa osaltaan uskoa tulevaisuuteen. Liialliseen turvallisuudentunteeseen yrityksellä ei kuitenkaan ole varaa tuudittautua, sillä moni muukin aloitteleva yritys on varmasti kiinnostunut tunkeutumaan otollisille markkinoille.

Sijaisautoyrityksen pitää panostaa riittävästi tuotteen kehittämiseen ja sen ainutlaatuisuuteen, jotta ikäviltä markkinoiden menetyksiltä vältytään. Tämä aktiivinen kehitystyö onnistuu parhaiten yrityksen asiakkaiden välityksellä, joten hyvät ja vuorovaikutteiset suhteet asiakaskuntaan tulee säilyttää.

Yrityksen toimialaa ei todennäköisesti uhkaa mikään yhteiskunnallinen rajoite, vaan pikemminkin tilanne on nähtävissä niin, että yhteiskunta edesauttaa liikennepolitiikallaan yrityksen menestymistä. Liialliseen ympäristön tukeen ei silti voida turvautua, sillä tuotteen kehittäminen ja uusien asiakasryhmien saavuttaminen kuuluu yrityksen tehtäviin.

Tulevaisuuden visioinnissa tärkeänä tavoitteena on uusien asiakassegmenttien löytäminen ja samalla uudenlaisten tuotekokonaisuuksien kehittäminen. Jo nyt voidaan ennustaa, että yhteistyö yritysten kanssa muodostaa tärkeän kokonaisuuden tulevaisuudessa. Autopaketit, yrityskohtaiset räätälöidyt ratkaisut, erikoishinnoittelu yrityksille yms. ovat todennäköisesti Sijaisautoyrityksen toimintakonseptissa mukana seuraavien viiden vuoden aikana.

Uusien toimintalinjojen visioinnissa ei voida poiketa tuotteen nykyisestä peruslinjasta: tarjota yksityishenkilöille kätevä ja edullinen keino liikkua yhdistettynä joukkoliikenteeseen. Tavoitteena on pitää konsepti yksinkertaisena ja varoa monimutkaisia rakenteita ja niiden mukanaan tuomaa jäykkyyttä. Tuotemuunnosten tulee noudattaa peruskonseptin linjaa, eikä korkean riskin investointeihin ainakaan toiminnan alkuvaiheessa pidä ryhtyä.



Helsingissä 29.9.1994

SIJAISAUTOTOIMINTA - MARKKINATUTKIMUS

Kädessäsi on Kansainvälisen kaupan opiskelijayhdistyksen (KKOY) sijaisauto-projektin markkinatutkimus. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mitä mieltä pääkaupunkiseudulla ollaan sijaisautotoiminnan mahdollisuuksista ja toimintaedellytyksistä suomalaisissa olosuhteissa. Koko projektin onnistumisen kannalta on oleellista, että mahdollisimman moni kyselykaavake palautetaan täytettynä. Kiitos jo etukäteen.

♦ Mitä sijaisautotoiminta on ?

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää Saksassa kehitetyn Statt-auto- eli sijaisautotoiminnan soveltuvuutta suomalaiseen liikennekulttuuriin. Sijaisautotoiminnan perusajatus on se, että vähäisen autonkäyttötarpeen omaaville ihmisille tarjotaan omistus- tai vuokra-autoa halvempi mahdollisuus käyttää autoa.

Käytännössä systeemi toimii siten, että tietyllä perusmaksulla liitytään henkilöautoja välittävään ja autoista huolehtivaan "sijaisautorinkiin", josta auton voi tarpeen tullen noutaa. Perusmaksun lisäksi maksetaan pieni kuukausimaksu sekä käyttömaksu jokaisesta käyttökerrasta. Esim. Saksassa ringin jäsenelle Statt-auton käyttö maksaa vuodessa keskimäärin 4000 mk. Verrattuna oman auton pitämiseen Suomessa, joka maksaa noin 10 000-25 000 mk vuodessa automallista riippuen, saavutettu säästö on kiistaton.

♦ Mitä sijaisautotoiminnalla saavutetaan ?

- Ympäristösuojelun edistäminen (automäärät ja samalla päästöt vähenevät, vanhoja autoja poistuu liikenteestä, uusia kat-malleja tulee tilalle).
- Monet ihmiset tarvitsevat autoa vain harvoin. Oman auton omistaminen on suhteellisen kallista verrattuna käyttökertoihin.
- Parkkipaikkojen tarve vähenee.
- Uudenlainen vaihtoehto yksityisautoilun ja joukkoliikenteen välillä, (sopii kenties ihmisille, jotka eivät ole valmiita siirtymään ainoastaan joukkoliikenteen käyttäjiksi).

♦ Sijaisautotoiminnan markkinatutkimus

Tämä markkinatutkimus on osa tutkimusprojektia, jota rahoittavat Ympäristöministeriö, Liikenneministeriö, YTV, Tielaitos ja Kauppakorkeakoulun tukisäätiö. Projektin päämääränä on kirjallinen selvitys siitä, voidaanko tulevaisuudessa harkita sijaisautotoiminnan aloittamista Suomessa.

Täytetyn kyselyn voit palauttaa tipauttamalla sen korkeakoulusi sisääntuloaulan pahvilaatikkoon. *Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan kori kaljaa.* Voit myös postittaa sen oheiseen osoitteeseen.

Lisätietoa sekä markkinatutkimuksetta että koko sijaisautoprojektista saat seuraavilta henkilöiltä:

Tuula Toivio
Valtiotieteellinen tdk
90-840 939

Ari Vienola
TKK
90-488 589

Pekka Väyrynen
TKK
949-799 588

Kiitos yhteistyöstä !

KYSELY

TAUSTATIEDOT

Palautusosoite:
Pekka Väyrynen
Yhdistystie 3 A 13
00320 Helsinki

Ikä:

Sukupuoli: ☐ nainen ☐ mies

Asuinpaikka (kaupunginosa):

Talouden koko / hlö:

Koulutustausta: ☐ peruskoulu ☐ lukio ☐ ammattikoulutus
☐ opisto ☐ korkeakoulu

Toimi: ☐ töissä ☐ opiskelija ☐ työtön ☐ eläkkeellä
☐ muu

Omistatteko auton: ☐ kyllä ☐ en

Käyttättekö joukkoliikennettä: ☐ päivittäin ☐ 3-5 krt/viikko
☐ 1-2 krt/vko ☐ harvemmin ☐ en käytä

Onko lamalla ollut vaikutusta liikkumistottumuksiinne? Millaisia?(Jatkakaa tarvittaessa kääntöpuolelle)

SIJAISAUTO

Jos ette ole kiinnostunut järjestelmästä, selittäkää halutessanne miksi? (tähän tai kääntöpuolelle):

Miten usein uskotte tarvitsevanne sijaisautoa viikossa:

☐ 1-2 kertaa ☐ 3-5 krt ☐ useammin ☐ harvemmin

Miten pitkään keskimäärin:

☐ alle 1h ☐ 1-3 h ☐ 3-6h ☐ kauemmin

Sijoittuisiko käyttönne pääasiassa ☐ viikolle ☐ viikonloppuihin

Kauanko olisitte valmis odottamaan auton saamista äkkitalanteessa (ei varattu):

☐ alle 30 min ☐ 30 min - 1.5 h ☐ enemmän

Missä mielestänne autojen palautus- ja noutopisteiden tulisi sijaita? (esim. Helsingin keskusta, Tapiola, ...)

Oman auton kustannukset vuodessa ovat Suomessa n. 10 - 25 000 markkaa, paljonko olisitte valmis sijoittamaan sijaisautoon vuodessa?

Olisitteko valmis luopumaan omistusautostanne liittyessänne sijaisautotoimintaa?

☐ kyllä ☐ en

Kommenttejanne? (Tähän tai kääntöpuolelle)